Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2702

19. 10. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Gregor Gysi und der Gruppe der PDS
— Drucksache 13/2311 —

„Projekt Stuttgart 21"

In einer vorausgegangenen Kleinen Anfrage – Drucksache 13/2071 – wurde die Bundesregierung u. a. nach dem „Anteil des Ziel- und Quellverkehrs bzw. des Durchgangsverkehrs im jetzigen Stuttgarter Hauptbahnhof (ohne die bereits unterirdische S-Bahn)" gefragt. Eine zweite Frage zielte auf die „Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs bzw. des Durchgangsverkehrs nach Verwirklichung des Projektes ‚Stuttgart 21'". In der Antwort der Bundesregierung – Drucksache 13/2161 – konnte lediglich die zweite Frage beantwortet werden. Danach werden nach Verwirklichung von „Stuttgart 21" im Jahr 2010 täglich 123 000 Reisende im Ziel- und Quellverkehr im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof erwartet, im Durchgangsverkehr wird eine tägliche Zahl von 67 000 Reisenden erwartet. Die Antwort der Bundesregierung für das Jahr 2010 kann auf Basis der erfolgten Angaben dahingehend ergänzt werden, daß in der Summe täglich 190 000 Reisende erwartet werden und daß der Durchgangsverkehr mit täglich 67 000 Reisenden demnach einen Anteil von 35,3 Prozent ausmacht, womit auch für das Jahr 2010 erwartet wird, daß fast zwei Drittel der Reisenden entweder im Hauptbahnhof zusteigen oder in demselben aussteigen (= Ziel- und Quellverkehr).

In Beantwortung der ersten und entscheidenden Frage nennt die Bundesregierung lediglich aktuelle Daten zum Ziel- und Quellverkehr: Danach liegt hier „das Aufkommen im Regionalverkehr bei 49 410 Reisenden, im Fernverkehr (ICE, IC, IR) bei 39 020 Reisenden", woraus sich (wenn wir die Antwort richtig lesen: für den Ziel- und Quellverkehr) „in der Summe ... 88 430 Reisende pro Tag" ergeben.

Darüber hinaus heißt es in der Antwort der Bundesregierung: „Zahlenangaben zum Durchgangsverkehr im jetzigen Stuttgarter Hauptbahnhof liegen dem Bundesministerium für Verkehr nicht vor."

Der Abgeordnete Dr. Winfried Wolf hat bereits im Juni und Juli 1995 vergleichbare Fragen den zuständigen Stellen der Deutschen Bahn AG gestellt und von dort keine Antwort bekommen bzw. telefonisch den

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 17. Oktober 1995 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Hinweis, es handle sich um ein „politisches Thema". Dies ist insofern brisant, als das Projekt „Stuttgart 21" darauf hinausläuft, den jetzigen ebenerdigen Kopfbahnhof aufzulösen und an seiner statt einen unterirdischen Durchgangsbahnhof zu bauen. Dieses rd. 5 Mrd. DM teure Vorhaben, das eine Bauzeit von mehr als fünf Jahren erfordern soll, wird u. a. mit kürzeren Fahrtzeiten begründet. Diese können sich allerdings nur für diejenigen auswirken, die den Stuttgarter Hauptbahnhof passieren. Im Fall der dort Aussteigenden oder dort Zusteigenden entfällt der Zeitvorteil. Für die Zu- oder Aussteigenden entfällt nicht nur der Zeitvorteil, ihnen entstehen im Gegenteil längere Wege in den zwölf Meter tief liegenden Hauptbahnhof.

Vorbemerkung

„Stuttgart 21" ist ein Projekt der Deutschen Bahn AG (DB AG). Stadt, Land und Bund wirken in der Projektbegleitenden Arbeitsgruppe mit.

Die DB AG entscheidet als Wirtschaftsunternehmen in ihrem Unternehmensbereich selbständig. Die Bundesregierung kann im Bahnbereich nur noch bedingt im Rahmen der ihr verbliebenen Zuständigkeit Auskunft geben. Unter Bezug auf das Schreiben von Staatsminister Anton Pfeifer vom 21. Juni 1995 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung und die Absprache in der Sitzung dieses Ausschusses am 29. Juni 1995 beantwortet die Bundesregierung bis zur vorgesehenen abschließenden Entscheidung des Ausschusses für Wahlprüfung Immunität und Geschäftsordnung im Herbst 1995 Fragen zu den unternehmerischen Ver-antwortungsbereichen von Post und Bahn ohne Bindungswirkung bezüglich der rechtlichen Zulässigkeit. Dabei ist die Mitwirkung der Bundesregierung auf die Weiterleitung der Auskünfte des Unternehmens beschränkt. Es kann nur die Entscheidung mitgeteilt werden, die das Unternehmen getroffen hat.

1. Liegen nur dem Bundesministerium für Verkehr, aus dessen Etat „Stuttgart 21" mitfinanziert werden soll, nur „keine Zahlen zum Durchgangsverkehr im Stuttgarter Hauptbahnhof" vor, oder liegen generell hierzu keine Zahlen vor?

Die Deutsche Bahn AG erhebt keine Zahlen des Durchgangsverkehrs, da sie kommerziell nur geringe Aussagekraft besitzen.

2. Sollte die Deutsche Bahn AG, eine zu 100 Prozent in Bundeseigentum befindliche Gesellschaft, über die entsprechenden Zahlen verfügen, ist das Bundesministerium für Verkehr bereit und in der Lage, sich diese Zahlen zu beschaffen und diese mitzuteilen?

Siehe Antwort zu Frage 1.

3. Sollte es solche Zahlen zum Durchgangsverkehr auch bei der Deutschen Bahn AG nicht geben, heißt das im Umkehrschluß, daß es für den Stuttgarter Hauptbahnhof keine Reisenden-Gesamtzahl (= Summe des Durchgangsverkehrs und des Ziel- und Quellverkehrs) gibt?

Siehe Antwort zu Frage 1.

4. Verfügt die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bahn AG über Gesamtzahlen der Reisenden im Stuttgarter Hauptbahnhof und über deren Verteilung auf Ziel- und Quellverkehr einerseits und auf den Durchgangsverkehr andererseits, die zu einem früheren Zeitpunkt erhoben wurden (wenn ja, bitte die jüngsten diesbezüglichen Angaben mitteilen)?

Hier wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Manfred Wolf und der Gruppe der PDS betreffend „Ziel- und Quellverkehr im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21" (Drucksache 13/2071) verwiesen.

5. Bei Nichtvorliegen aktueller Zahlen: Gehören Zahlen zum Verhältnis Ziel- und Quellverkehr und Durchgangsverkehr nicht zur Standard-Statistik, die für jeden größeren Bahnhof der Deutschen Bahn AG vorzuliegen hat, und sind diese Zahlen nicht elementare Grundlage für ein Projekt wie „Stuttgart 21"?

Siehe Antwort zu Frage 1.

6. Bei Nichtvorliegen aktueller Zahlen: Ist daran gedacht, umgehend solche Zählungen vorzunehmen?

Siehe Antwort zu Frage 1.

7. Bei Nichtvorliegen aktueller Zahlen: Sollte das Vornehmen solcher Zählungen aus organisatorischen oder aus finanziellen Gründen nicht möglich sein, wäre die Bundesregierung oder die Deutsche Bahn AG bereit zuzulassen, daß die lokal aktiven Umwelt- und verkehrspolitischen Verbände an einem zu bestimmenden Stichtag eine solche Zählung vornehmen würden?

Die Entscheidung über eine solche Zählung läge bei der DB AG.

8. Wie erklärt sich die Bundesregierung den Umstand, daß zwar keine aktuellen Zahlen zum Durchgangsverkehr vorliegen, wohl aber eine Prognose für das Jahr 2010 erstellt wurde, und sind Prognosen nicht nur dann einigermaßen überzeugend, wenn ein Ist-Zustand als Grundlage des später Erwarteten vorliegt?

Die Prognose für das Jahr 2010 basiert auf der Datengrundlage der Berechnungen zum Bundesverkehrswegeplan (Matrix '91). Hierin sind – nicht nur für den Schienenverkehr, sondern für alle Verkehrsträger – die Daten aller Personenbewegungen enthalten. Damit liegen auch die entsprechenden Daten für den Quell-/Ziel- sowie den Durchgangsverkehr im Rahmen der Modellrechnungen vor, wobei jedoch keine speziellen Auswertungen für einzelne Bahnhöfe vorgenommen sind. Da das Verhältnis der durchfahrenden zu den ein-/aussteigenden Fahrgästen im Bahnhof Stuttgart für den Planungsablauf keine Rolle spielt, wurde im Rahmen des Projekts „Stuttgart 21" auf eine entsprechende spezielle Modellrechnung und Detailaufbereitung für den Bahnhof Stuttgart verzichtet. Es ist vielmehr festzuhalten, daß die Daten des Ist-Zustan-

des (auf der Basis der Matrix '91) selbstverständlich vorliegen, jedoch nicht in einer spezifischen Auswertung für den Bahnhof Stuttgart.

9. Hält die Bundesregierung den in der Prognose errechneten Anteil von 35,3 Prozent Durchgangsverkehr oder von 74,7 Prozent Ziel- und Quellverkehr im Jahr 2010 für ausreichend, um die vorgesehenen Investitionen, die auch nach dieser Rechnung zwei Dritteln der Reisenden keine Zeitvorteile bringen können, zu rechtfertigen?

Der Anteil des Durchgangsverkehrs im Bahnhof Stuttgart Hauptbahnhof beträgt im Fernverkehr (ICE, IC, IR) in der Prognose 50,4 Prozent. Demnach machen die durchfahrenden Fahrgäste etwa die Hälfte des gesamten Stuttgart berührenden Fernverkehrs aus; die Reisezeitverbesserungen kämen damit einem deutlich höheren Fahrgastpotential zugute, als dies in der Frage zum Ausdruck kommt. Im Nahverkehr liegt der Anteil der durchfahrenden Fahrgäste erheblich niedriger, da Stuttgart in der Region das bedeutendste Ziel der Fahrten darstellt. Der Anteil der durchfahrenden Fahrgäste erreicht im Regional- und Nahverkehr in der Prognose eine Größenordnung von rd. 16 Prozent. Hierbei ist eine Steigerung bereits zu unterstellen, da erst mit der Realisierung des Projekts „Stuttgart 21" die Durchbindung von Regionalverkehrslinien (mit nennenswerten Zeitvorteilen) ermöglicht würde. Der Anteil der durchfahrenden Fahrgäste liegt im Ist-Zustand niedriger, wobei ein genauer Zahlenwert nicht angegeben werden kann, da im Ist-Zustand alle Fahrgäste auch innerhalb der Regionallinien umsteigen müssen und modelltheoretisch diese Wechselbeziehungen zwischen einzelnen Linien nicht mit vertretbarem Aufwand im Detail ermittelt werden können. Darüber hinaus ist anzumerken, daß auch für den Quell-/Zielverkehr der Regionallinien im Stuttgarter Hauptbahnhof Reisezeitvorteile durch die verbesserte Umsteigesituation beim Erreichen der lokalen Nahverkehrsmittel auftreten würden (Umsteigen zu Stadt- und S-Bahn).

10. Hält die Bundesregierung den auf Basis der Prognose für das Jahr 2010 (= 33 Prozent Durchgangsverkehr) vollzogenen Schluß für nachvollziehbar, wonach heute voraussichtlich ca. 20 Prozent Durchgangsverkehr im Stuttgarter Hauptbahnhof gegeben sein dürfte?

Erkenntnisse darüber, ob die Schätzung von rd. 20 Prozent Durchgangsverkehr (für Fern- und Nah-/Regionalverkehr) realistisch ist, liegen der Bundesregierung nicht vor.

11. Ist die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bahn AG in der Lage, für einen vergleichbaren Kopfbahnhof einer vergleichbar großen bundesdeutschen Stadt die aktuellen Angaben über die Gesamtzahl der Reisenden und deren Aufteilung auf den Ziel- und Quellverkehr einerseits und den Durchgangsverkehr andererseits zu nennen (vorgeschlagener Vergleichskopfbahnhof: Frankfurt/M.), so daß sich Anhaltspunkte für die tatsächliche Struktur des Reisendenverkehrs im Stuttgarter Hauptbahnhof ergeben?

Der Deutschen Bahn AG liegen für alle Bahnhöfe Zahlen des Ziel- und Quellverkehrs vor, nicht jedoch für den Durchgangsverkehr. Dies gilt ebenfalls für den in der Frage vorgeschlagenen Vergleichskopfbahnhof Frankfurt/Main.

12. Ist der Bundesregierung die Feststellung des Abgeordneten des Deutschen Bundestages Peter Conradi und des Verkehrsplaners Wizemann bekannt, wonach im Stuttgarter Hauptbahnhof „zehnmal mehr Pendler ein- und aussteigen als ICE-Reisende" (Stuttgarter Zeitung vom 11. Juli 1995)?

Der in der Frage angesprochene Artikel in der Stuttgarter Zeitung vom 11. Juli 1995 liegt der Bundesregierung vor. Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen; die dort angesprochenen Zahlen weichen von den Feststellungen des Abgeordneten Peter Conradi und des Verkehrsplaners Wizemann erheblich ab.

13. Liest die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bahn AG aus der genannten Aussage von Conradi/Wizemann heraus, daß zumindest den hier Zitierten Zahlen zur Gesamtzahl der Reisenden im Stuttgarter Hauptbahnhof und damit auch zu den Anteilen des Ziel- und Quellverkehrs einerseits und des Durchgangsverkehrs andererseits vorzuliegen scheinen, und ist sie gewillt, sich u. a. durch Hilfe des Abgeordneten Peter Conradi ihren mit Drucksache 13/2161 übermittelten Kenntnisstand in diesem Punkt zu verbessern?

Die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG sind an den Zahlen interessiert, sofern auch deren Ermittlung offengelegt wird.

14. Sind der Bundesregierung die Anfrage der GRÜNEN im baden-württembergischen Landtag Stolz, Kuhn, Bender, Walter, Jacobi zu „Stuttgart 21" (Landtagsdrucksache 11/5628) und die Antwort der Landesregierung auf dieselbe bekannt?

Anfrage und Antwort sind der Bundesregierung bekannt.

15. Hat die Bundesregierung zur Kenntnis genommen, daß die „Deutsche Bahn AG (anstrebt), im Fernverkehr nur noch Wende-/Triebzüge einzusetzen" (Antwort der baden-württembergischen Landesregierung), und stimmt sie zu, daß damit ein wichtiger Grund für den Bau eines Durchgangsbahnhofs anstelle eines Kopfbahnhofs aufgrund der dann nicht mehr erforderlichen Lokwechsel entfällt?

Der Wegfall des Lokwechsels in einem Kopfbahnhof durch den Einsatz wendefähiger Züge vermindert den Rangieraufwand und erhöht damit unbestritten die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs. Fahrtausschlüsse durch gegenläufiges Ein- und Ausfahren und erforderliche Rangierfahrten für dort endende und beginnende Züge lassen sich durch den Wegfall des Lokwechsels nicht vermeiden. Darüber hinaus läßt sich die Haltezeit im Durchgangsbahnhof (zwei Minuten) gegenüber der Wendezeit im Kopfbahnhof (mindestens vier Minuten für Triebzüge ohne Lokwechsel) halbieren.

16. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß in der besagten Antwort der Stuttgarter Landesregierung die Zeitgewinne, die bei Realisierung von „Stuttgart 21" und im Vergleich zu einem optimierten Kopfbahnhof und dem Bau der geplanten Neubaustrecke über Mettingen entstehen würden, sich für die drei relevanten Strecken Mannheim–Stuttgart, Stuttgart–Ulm und Tübingen–Ulm wie folgt verhalten:

   – Mannheim–Stuttgart: null Minuten (jeweils 38 Minuten bei optimiertem Kopfbahnhof und bei „Stuttgart 21");

   – Stuttgart–Ulm: drei Minuten (30 Minuten bei optimiertem Kopfbahnhof und Neubaustrecke über Mettingen und 27 Minuten bei „Stuttgart 21");

   – Stuttgart–Tübingen: drei Minuten (42 Minuten bei optimiertem Kopfbahnhof und 39 Minuten bei „Stuttgart 21")?

Die Angaben können bestätigt werden.

17. Ist der Bundesregierung bekannt, daß im Fall der Realisierung von „Stuttgart 21" bei der Streckenführung Stuttgart–Ulm und bei der Streckenführung Stuttgart–Tübingen jeweils bei einer größeren Zahl von Zugverbindungen auf diesen beiden Strecken ein zusätzlicher Halt in einem neu errichteten Bahnhof Stuttgart-Flughafen (Echterdingen) stattfindet?

Das Projekt „Stuttgart 21" beinhaltet auch die Überlegung, den Flughafen Stuttgart durch einen Flughafenbahnhof an die Neubaustrecke Stuttgart–Ulm anzubinden und die Gäubahn über den Flughafen zu führen. Über die Zahl der zusätzlichen Halte an diesem Bahnhof entscheidet die DB AG in unternehmerischer Zuständigkeit.

18. Kann die Bundesregierung mitteilen, bei wie vielen Zügen auf den genannten zwei Verbindungen es zu einem solchen zusätzlichen Halt kommen wird (Angabe grob in Prozent der Gesamtzahl der Verbindungen auf diesen beiden Strecken)?

Die Planungen sehen folgende zusätzliche Halte vor:

– in der Relation Stuttgart–Ulm ein ICE von drei ICE/ECE je Stunde und Richtung;

– in der Relation Stuttgart–Tübingen ein IR und zwei SE je Stunde und Richtung;

– in der Relation Stuttgart–Horb(–Zürich) ein IR und zwei SE je Stunde und Richtung, soweit dies aus verkehrlichen Gründen erforderlich ist.

19. Kann die Bundesregierung die Antwort der Landesregierung Baden-Württemberg bestätigen, wonach bei all denjenigen Zügen, die in Stuttgart–Echterdingen (Flughafen) einen zusätzlichen Halt einlegen bei Realisierung von „Stuttgart 21"

   – es bei der Verbindung Stuttgart-Flughafen/Echterdingen–Ulm im Vergleich zur Verbindung Stuttgart–Ulm bei einem optimierten Kopfbahnhof (und ohne Flughafen-Halt) zu einer Reisezeitverlängerung von sieben Minuten kommt,

   – es bei der Verbindung Tübingen-Flughafen/Echterdingen–Stuttgart im Vergleich zur Verbindung Tübingen–Stuttgart bei einem optimierten Kopfbahnhof (und ohne Flughafen-Halt) zu einer Reisezeitverlängerung von sechs Minuten kommt?

Die Angaben der Landesregierung Baden-Württemberg können bestätigt werden.

20. Kann die Bundesregierung einer Kosten-Zeit-Rechnung zustimmen, wonach die im Vergleich zu einem optimierten Stuttgarter Kopfbahnhof maximalen Zeitgewinne von sechs Minuten (je drei für Mannheim–Stuttgart und für Stuttgart–Ulm) umgerechnet auf die mindestens 3 Mrd. DM, welche anteilig der Bau des unterirdischen Kopfbahnhofs (insgesamt 5 Mrd. DM Gesamtkosten für „Stuttgart 21") kosten soll, darauf hinauslaufen, daß jede Minute Zeitgewinn auf diesen zwei Strecken rd. 500 Mio. DM kostet und daß eine solche Bewertung noch nicht in Rechnung stellt, daß auf den Verbindungen Ulm–Stuttgart und Stuttgart–Tübingen im Vergleich zu einem optimierten Kopfbahnhof es bei denjenigen Zugverbindungen zu verlängerten Reisezeiten kommt, wo die erwähnten Stopps am Flughafen stattfinden?

„Stuttgart 21" ist ein Gesamtkonzept, das sich aus über die Zeitgewinne hinausgehenden verschiedenen Elementen zusammensetzt:

- Erweiterung der Schienenkapazitäten in der Relation Stuttgart–Ulm;
- Fahrzeitverbesserungen in allen Relationen;
- Beseitigung des Kopfbahnhofs Stuttgart zur Verbesserung der eisenbahntechnischen Abläufe;
- Anschluß der Filderebene (Flughafenbahnhof);
- Geländezugewinn in hochwertiger Lage der Stuttgarter Innenstadt zur Stärkung der Wirtschaftskraft des Landes und der Landeshauptstadt.

Ein Umrechnen in DM pro Minute Fahrzeitgewinn wird daher der Sache nicht gerecht.

21. Hält die Bundesregierung einen Kostenaufwand von 500 Mio. DM für einen Zeitgewinn von einer Minute für gerechtfertigt?

Auf die Antwort zu Frage 20 wird verwiesen.

22. Wenn ja: Hat die Bundesregierung überschlägig berechnet, wie viele Projekte mit vergleichbaren Zeitgewinnen, wie mit „Stuttgart 21" erzielt, bundesweit im Schienenfernverkehr zu projektieren sind und welche Kosten überschlägig die Realisierung dieser Projekte (u. a. für die Ausgaben des Bundesministeriums für Verkehr) verursachen würde?

Siehe Antwort zu Frage 20.

23. Wie wertet die Bundesregierung die Tatsache, daß der Stuttgarter Flughafen erst vor kurzer Zeit mit einer auch aus Bundesmitteln geförderten S-Bahn an das öffentliche Schienennetz angeschlossen wurde und daß der Bau eines zusätzlichen ICE-Halts diese Investition teilweise entwerten muß?

Die S-Bahn zum Flughafen hat nicht nur die Funktion, den Flughafen zu bedienen, sondern kommt auch der Erschließung der

Universität, den südlichen Stuttgarter Stadtteilen Vaihingen und Rohr und der Großen Kreisstadt Leinfelden-Echterdingen und über Verknüpfungseinrichtungen wie Buszubringer und Park & Ride auch dem südlichen Fildergebiet zugute. Die Fahrzeit vom Hauptbahnhof zum Flughafen beträgt mit der S-Bahn, die zehn Zwischenhalte wahrzunehmen hat, 28 Minuten; auf dem direkten Wege ohne Zwischenhalt über die Neubaustrecke reduziert sich die Fahrzeit auf einen Wert zwischen acht und neun Minuten. Wegen der unterschiedlichen Bedienungsaufgaben der bestehenden S-Bahn-Haltepunkte im Vergleich zum geplanten Filderbahnhof am Flughafen kann von einer auch nur teilweisen Entwertung der mit Bundesmitteln geförderten S-Bahn nicht gesprochen werden.

24. Haben die Betreiber von „Stuttgart 21" vor, ein klimatologisches Gutachten erstellen zu lassen, in welchem u. a. die Auswirkung der vorgesehenen Bebauung der jetzigen und mit „Stuttgart 21" tieferzulegenden Gleisanlagen mit einer Fläche von bis zu 70 Hektar geprüft wird?

Sofern die Entscheidung zur Realisierung des Projekts „Stuttgart 21" gefällt wird, sehen die rechtlich vorgeschriebenen Planungsverfahren eine Umweltverträglichkeitsprüfung einschließlich klimatologischer Aussagen zwingend vor.

25. Haben die Sparmaßnahmen im Bundeshaushalt 1996 und in den Planungen für die kommenden Haushalte, die auch den Bereich des Schienenverkehrs betreffen, Auswirkungen auf das Projekt „Stuttgart 21"?

Wenn ja, welche?

Nein. Gemäß der Machbarkeitsstudie ist „Stuttgart 21" als technisch machbar anzusehen. Die Finanzierungsfragen werden gegenwärtig noch erörtert. Im übrigen hat die Bundesregierung von Anfang an betont, das Investitionsvolumen der Bundesverkehrswegeplanung 1992 für die Neubaustrecke Stuttgart–Ulm einschließlich des Großraums Stuttgart in Höhe von 3 Mrd. DM (Preisstand 1991) nicht zu überschreiten. Diese Aussage gilt sowohl für die Ausführung mit wie auch für die Ausführung ohne „Stuttgart 21".

26. Wie beurteilt die Bundesregierung die u. a. von Vertretern der SPD und der GRÜNEN geforderte Option, anstelle der mit „Stuttgart 21" geplanten acht unterirdischen Gleise eine Erweiterung auf mindestens zehn vorzunehmen, um den vorgetragenen Bedenken hinsichtlich möglicher Kapazitätsengpässe Rechnung zu tragen, und können für eine solche Option Mittel bereitgestellt werden?

Die vorgesehenen acht Durchgangsgleise reichen zur Bewältigung des prognostizierten Verkehrs aus. Heute nicht absehbare, höhere Nachfrage könnte durch innovative Betriebsführung aufgefangen werden (z.B. Doppelstockwagen, EDV-gestützte Betriebssteuerung, doppelte Gleisbelegung). Eine Erweiterung des

unterirdischen Bahnhofs auf zehn Gleise ist nicht erforderlich. Auch die Offenhaltung einer solchen Option ist nicht gerechtfertigt.

27. Wie beurteilt die Bundesregierung das Argument, die Realisierung von „Stuttgart 21" sei aufgrund von „Kapazitätsengpässen" im bestehenden Kopfbahnhof erforderlich?

Der bestehende Kopfbahnhof ist an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angekommen. Eine Ertüchtigung auf die Prognose des Jahres 2010 wäre möglich, womit dieselbe Leistungsfähigkeit erreicht werden könnte wie beim unterirdischen Durchgangsbahnhof. Allerdings wären damit die in der Antwort zu Frage 20 genannten Effekte nicht erreichbar.

28. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß 1961 an Werktagen täglich insgesamt 672 Züge (ohne Sonderzüge) im Stuttgarter Kopfbahnhof abgefertigt wurden, seit Realisierung der unterirdisch durchgebundenen S-Bahnen jedoch die Zahl der täglich im ebenerdigen Kopfbahnhof abgewickelten Züge bei gut einem Drittel des zuvor erreichten Höchststandes liegt (1988: 228 Züge werktäglich)?

Die in der Frage genannten werktäglichen Zugzahlen treffen zu.

29. Kann die Bundesregierung die Meldung der Stuttgarter Zeitung vom 11. April 1995 (Beilage „Stuttgart 21") bestätigen, wonach in der nichtveröffentlichten Machbarkeitsstudie zu „Stuttgart 21" auch „ein neuer Straßentunnel unter dem Rosensteinpark als Fortsetzung der B 10 (Pragstraße) in Richtung Bad Cannstatt mit unterirdischen Anschlüssen in das Neubaugebiet" angedacht ist?

Die Machbarkeitsstudie zu „Stuttgart 21" befaßt sich u. a. auch mit ersten Vorstellungen über eine städtebauliche Nutzung und Erschließung der freiwerdenden Bahnflächen. In dieser Rahmenkonzeption ist auch eine unterirdische Anbindung im Bereich des Rosensteinparks angedacht. Eine endgültige Konzeption bleibt den weiteren, vertiefenden Planungsschritten vorbehalten.

30. Wenn ein solcher Straßentunnel projektiert ist, könnte es sein, daß dieser im Verbund mit den unterirdischen Schienenwegen geplant ist und wie im Fall des Berliner Tiergarten-Tunnels rechtlich nicht als Straßenbauprojekt behandelt würde?

Aus planungstechnischen Gründen ist ein Junktim zwischen der unterirdischen Straßenführung und den Gleisanlagen der DB AG nicht zwingend. Aus heutiger Sicht wäre daher eine gemeinsame planrechtliche Genehmigung nicht erforderlich.

31. Kann die Bundesregierung die Meldung der Stuttgarter Zeitung vom 2. August 1995 bestätigen, wonach „die Bürger (Stuttgarts) auf drei Projekte... ausgesprochen skeptisch reagieren...: die Untertunnelung des Hauptbahnhofs, die Überbauung der Gleise bis zum Rosensteinpark und die geplante Verlegung der Messe... auf die Filder beim Flughafen..."?

Die Bundesregierung kann diese Meldung weder bestätigen noch dementieren. Zum Projekt „Stuttgart 21" liegen Zahlen aus einer Bürgerumfrage des Statistischen Amtes der Landeshauptstadt Stuttgart vor. Demnach beurteilen 51 Prozent das Projekt als „sehr gut" und „gut", 18 Prozent sind „unentschieden" und 30 Prozent finden es „schlecht" und „sehr schlecht".

32. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, dieses Projekt für einen längeren Zeitraum hinauszuschieben (Moratorium), um in dieser Periode eine ausführliche, Alternativen einbeziehende Debatte unter den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern zu ermöglichen und u. a. Steuermittel einzusparen, und hält sie dabei die Durchführung einer lt. Gemeindeordnung von Baden-Württemberg möglichen Bürgerversammlung zum Projekt „Stuttgart 21" (§ 20a; 12 000 erforderliche Unterschriften) oder die Durchführung eines Bürgerbegehrens zum Projekt „Stuttgart 21" (§ 21; 24 000 Unterschriften erforderlich) für ein geeignetes Mittel, um ein Moratorium zu erreichen?

Die Bundesregierung kann hierzu keine Stellungnahme abgeben, da die Entscheidung, das Projekt zu realisieren, nicht in ihrer Hand liegt.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333